



北海道のさわやかな 秋風を受けて

～ツール・ド・北海道～

今年で20回を数える「ツール・ド・北海道」は、秋の北海道の一大スポーツイベント。北の大地を舞台に、約1週間にわたって、街から街へ風を切って走る姿は、観客にも心地よい爽快感をもたらしています。

ツール・ド・北海道は国内初の本格的な自転車ステージレースとして1987年にスタート、以降毎年道内各地で開催されています。ツール・ド・北海道開催の背景や20年の歴史を振り返ります。

※1 ステージレース

ツアーレースとも呼ばれ、町から町へ、ある地域(国、地方、あるいは複数の国)をめぐる競技。1日の走行区間が1ステージとなり、各ステージのタイムが加算され、その合計が団体総合時間となるが、ボーナスタイムやペナルティタイムなど、加減されるタイムもある。

サイクルスポーツを核に観光資源や産業の開発を

ツール・ド・北海道がスタートした昭和60年代初めは、都市化の過程で失った大自然とのふれあいを通じて、人間性の回復が叫ばれた時代でもあります。特に、広大な国土と豊かな自然が残る北海道は、アウトドアスポーツを通じて自己実現を図る最適の地として、その役割が求められたといえるでしょう。

当時、北海道開発庁では第5期北海道総合開発計画の策定作業を進めており、アウトドアスポーツを地域プロジェクトとして取り込みながら、交流を通じて地域の活性化を図る新たな計画手法で、北海道内の各地でそれぞれの地域特性を活かしながら、サイクルスポーツ、スカイスポーツ、オートキャンプ、ホーストレッキング

等のアウトドアスポーツの展開を図っていくことを提起していました。その中でも、サイクルスポーツについては、自転車道のネットワーク整備など基盤整備の推進とともに、新たな観光資源や機械産業の創出までも視野に入れた、本格的なステージレース「ツール・ド・北海道」の実現に向けて取り組んでいったのです。

当時の北海道観光は、夏と冬はそれなりの人気を誇っていましたが、春と秋はそれほど多くの観光客は訪れていませんでした。また、産業面では何とか機械産業などの製造業を根付かせていきたいという願いがあり、自動車産業、航空産業など、さまざまな機械産業分野の可能性を探っていました。

ツール・ド・北海道が開催される数年前から、NHKではヨーロッパで国民的な人気を誇る「ツール・ド・フランス」を放映していました。これがツール・ド・北海道を

発案する大きなきっかけになります。当時、北海道開発庁企画室で開発専門官として北海道総合開発計画策定をはじめ、ツール・ド・北海道開催にもかかわられた、現ノーステック財団参与、元北海道開発局長の山本隆幸さんは、ツール・ド・フランスを見た時の驚きをこう語ります。「それまでツール・ド・フランスのようなステージレースはまったく知りませんでしたから、自転車レースに対するショックのようなものを感じました」。

選手、スタッフ、報道機関など、大集団が街から街を駆け巡るツール・ド・フランスは、「街が動く」といわれるほどの大イベント。わが街へ、わが村へと、誘致合戦も大変なものだといいます。

広大な北海道であれば、ツール・ド・フランスのようなステージレースが可能ではないか。そして、それが地域間交流や活性化の一つの契機になるのではないか。北海道の交流促進や観光の通年化、産業発展、そして地域振興など、さまざまな思いがツール・ド・北海道に結びついていったのです。

そして、'87年10月、サイクルスポーツを核とした広範な活動を展開することにより、わが国、特に北海道における観光資源及び産業の開発、文化振興、生活の向上などに貢献するとともに、このイベントを契機に国民が自転車による健康と体力の増進、また自然愛好を背景とした地域コミュニケーションに一層の関心を高め、さらに、わが国におけるサイクルスポーツの普及、啓発に貢献することをねらいに、第1回ツール・ド・北海道が開催されました。以降、毎年ステージを変えて実施される、秋の北海道を代表する恒例のスポーツイベントとなっています。

当時、北海道開発庁総務監理官として、ツール・ド・北海道誕生にかかわった西原巧氏（ツール・ド・北海道国際大会副総裁）は、『水利科学 1990年10月号』（財水利科学研究所発行）に寄稿した「河川の拾遺録」にツール・ド・北海道開催のきっかけを以下のように記しています。

「春と秋との北海道への客足はどちらかというと鈍い。日本全体が「観光“適”」であることによるのかもしれない。観光産業の立場から見れば、年間を通じての平均化した訪客の確保が望ましいのである。国土計画グループの総帥堤義明氏が、学生時代最初に手掛けたのは、夏のリゾートである軽井沢に、冬お客を呼ぶにはどうしたらよいかという課題であったという。そうし



て、その結果考え出したのがスケート・リンクの建設であったことは有名な話である。筆者らは、四季を通じて北海道に観光客を呼ぶ手段を種々考えてみた。その結果思いついたのが、秋のイベントとして自転車のロードレースを導入することだったのである」。

ちなみに、スポーツ自転車のマーケットは1,500億円以上（上條典夫著『スポーツ経済効果で元気になった街と国』）、野球・ソフトボール用品やテニス用品などよりも大きいというデータもあり、ウェアなどの周辺産業を加えると、さらに大きな市場規模となります。

スポーツを通じて、観光資源や自転車産業の発展、そして北海道の地域振興を目指してツール・ド・北海道が企画されたのです。

財団法人ツール・ド・北海道協会の誕生

ツール・ド・北海道開催に当たっては、新聞社などが主催する方法も考えられましたが、公道を使うことや、北海道の地域振興というパブリックな視点を貫き、事業主体は非営利目的の法人にすることとなりました。'87年5月に、ツール・ド・北海道を主催し、北海道の観光資源、観光産業の開発、自転車利用の啓蒙などを図り、北海道の開発と地域の活性化を図ることを目的とした財団法人ツール・ド・北海道協会（初代会長は当時衆議院議員だった故竹下登氏）が設立されます。

これまで20年という長きにわたり、ツール・ド・北海道が継続されてきた背景には、その時々の経済環境に左右されやすい企業主催のイベントではなく、非営利法人である財団法人が運営してきたことも大きな要因といえるでしょう。

財団設立後、第1回大会に向けて、ロゴ（シンボル）マークや優勝チーム（現在は優勝者）に贈られる北海道カップの製作などが進められました。

現在、おなじみとなっているロゴマークは、公募により、350点を超える応募の中から札幌市白石区のグラ

フィックデザイナー・梅津恒見氏の作品が採用されたものです。北海道の雄大な空間のスケール感や広がり、北海道の大地を自転車で走る躍動感、色彩から受ける北海道の自然の伸びやかさ、そしてツール・ド・北海道が将来日本のレベル、世界のレベルへ伸びる発展性への暗示こそ北海道らしさの今日的表現であることが選定のポイントでした。

一方、団体総合時間順位、優勝チームに送られる北海道カップは、札幌市出身の彫刻家・伊藤隆道氏に依頼。イメージだけを伝えたところ、広大な北海道の自然をバックに、1チーム5人が力を合わせて競技に望む点を5つの輪に例えて、肉体と機械が一体化して繰り返られる男たちのドラマをデザインした美しいカップが製作されました。

また、国内で初めての本格的なステージレースが北海道で開催されることを何とか全国に発信したい、北海道の資源の素晴らしさをアピールしたいと、NHKに働きかけ、当初は全国放送されていました。高校野球のように、わが地域をみんなで応援するような、そんなイメージがあったのです。当初は全国各地の選抜チームも多く参戦していました。

全国に映し出された北海道という舞台の素晴らしさやステージレースの魅力は、当時は驚きをもって見られたのではないのでしょうか。



現在は優勝者に贈られる北海道カップ



おなじみのツール・ド・北海道のロゴマーク



20年前を振り返って、当時の思いを語る山本さん

その後、国内では「ツアー・オブ・ジャパン」などの自転車ステージレースが開催されるようになりましたが、ツール・ド・北海道は国内のステージレースの先駆けになったといえます。

この20年の変化

第1回ツール・ド・北海道は'87年10月7日から11日まで開催されました。それまで日本では本格的なステージレースはなく、また公道で実施する前例のない大会であったため、道路使用上の問題やレース中のアクシデントにどう対応していくかなど、運営はまさに手探りで進める手づくりの大会だったといえます。また、第1回大会では、最終ステージが強風のため、完走した選手は95人中わずか20人となり、団体総合時間賞の対象が2チームのみだったというハプニングもありました。

これまでツール・ド・北海道は、道央、道東、道北、道南と、その年ごとに各エリアを順に回って開催してきました(表1)。各エリアを順に開催地としてきたことは、最終的には道内全市町村を制覇することを目指していたからです。

また、ツール・ド・フランスがフランスを1周し、パリ・シャンゼリゼの凱旋門をゴールとすることから、大通公

園をゴールにという夢もありました。20回を迎える今年の大会では、その夢がかない、最終日のクリテリウム^{※2}が大通公園で開催されることになっており、第20回大会の見どころの一つです。

20年という長きにわたって、開催されてきたツール・ド・北海道ですが、この20年には、さまざまな変化がありました。中でも、現在も大きな課題となっているのは資金面です。第1回ツール・ド・北海道が開催されてから、地域経済は厳しい状況にさらされるようになってきました。例えば、'94年に開催された第8回大会では、基本財産収入が著しく減少し、低落基調もとどまらず、加えて企業の広告協賛金が得られなくなったことなどから開催が危ぶまれるという危機がありました。このため、協会では'94年から賛助会員を募集し、会費収入による資金調達など、さまざまな取り組みを行ってきました。

現在、ツール・ド・北海道の参加チームは、1チーム競技者5名、補欠競技者最多2名、チーム役員3～4名、チーム役員補欠最多2名で構成されていますが、このうち1チーム当たり8名までの期間中の宿泊費、海外チームに対してはこれに加えて旅費の一部を負担しており、昨年の大会の決算は約1億6千万円となっています。この費用は、寄付金や日本自転車振興会の補助金、協賛金などで賄われていますが、厳しい経済事情を反映して、これらの収入も厳しさを増しています。

また、情報発信という面でも、多チャンネル時代に入り、スポーツ情報があふれるようになり、さまざまなスポーツ中継が地上波、衛星、有線、最近ではインターネットなど、各種の媒体で放送されるようになり、全国発信の機会が減っています。

一方、自転車ステージレースの競技人口も減少傾向にあるようで、今は一つの転換期を迎えているといえるのかもしれませんが。

また、参加チームの顔ぶれにも変化が見られていま

表1 これまでのツール・ド・北海道

回	地域	期間	日数	距離	チーム数
1	道央	87年10月7日～11日	5	479km	19
2	道東	88年6月29日～3日	5	570km	20
3	道北	89年10月3日～8日	6	655km	20
4	道南・央	90年10月8日～13日	6	610km	22
5	道央	91年9月30日～6日	7	685km	24
6	道東	92年10月13日～17日	5	540km	20
7	道北	93年10月3日～8日	6	560km	20
8	道南・央	94年9月12日～16日	5	506km	20
9	道央	95年9月12日～17日	6	575km	21
10	道東・央	96年9月30日～6日	7	800km	21
11	道北	97年9月14日～20日	7	723km	20
12	道南・央	98年9月15日～21日	7	789km	19
13	道東・央	99年9月15日～20日	6	763km	19
14	道北・央	00年9月15日～20日	6	810km	20
15	道南・央	01年9月12日～18日	7	816km	20
16	道東・央	02年9月11日～16日	6	736km	20
17	道北・央	03年9月10日～15日	6	765km	20
18	道央・南	04年9月15日～20日	6	763km	20
19	道東・央	05年9月14日～19日	6	790km	20
20	道北・央	06年9月13日～18日	6	734km	20

※2 クリテリウム
周回形式の競技で通常は1週数kmの起伏の少ない小周回コースで行われる。

す。当初はアマチュア選手育成のねらいもあったため、大学チームが半数以上を占め、東北や関東など地域選抜チームも参加していましたが、その後、実業団チームのほか、海外チームの参加が加わり、大学や地域選抜チームのウエイトは下がっています。今でも変わらないのは、地元の北海道大学、北海道選抜チームが参加していることです。

海外チームの参加は、'91年の第5回大会を記念して招聘したことに始まります。'97年の第11回大会からは国際自転車競技連合（UCI）公認のステージレースとなり、以降は国際大会で義務付けられている海外5チーム以上が毎年参加するようになっています。国際大会となったことで、アンチ・ドーピング検査も導入され、名実ともに国際大会となり、さらに、'00年からはUCIの1ランク上のクラスに格上げされ、現在は「ツール・ド・北海道国際大会」となっています。

地域の協力とともに

昨年のツール・ド・北海道は、道東地域を中心に、個人タイムトライアルのプロログのほか、全5ステージ、33の市町村で競技が繰り広げられました。

ツール・ド・北海道の開催には、各市町村の協力が欠かせません。毎年、大会の運営は、国、北海道、市町村、民間の各種団体で組織する実行委員会が行っており、開催地の市町村ではコース整理に当たるボランティアスタッフのほか、地域の個性あるアトラクションの開催など、それぞれの地域が工夫を凝らして選手を迎えています。開催地域の中には、選手、役員の宿泊地となる地域もあることから、それによる経済効果も少なからず見られているといえるでしょう。

また、昨年の大会では、例えば、本別町で義経太鼓保存会の演奏や地元産品が当たるジャンケン大会を、静内町では大会記念のビアガーデンを開催するなど、地域のイベントをツール・ド・北海道のゴールに合わせ



て企画するなど、地域ごとに工夫が見られています。

20年前は自然や食べ物が北海道観光の魅力でしたが、当時はまだ受け身だったといえるでしょう。ツール・ド・北海道は、体験型や参加型の観光やイベントが各地で行われるようになった一つのきっかけになったと考えられます。地域の人と触れ合い、交流しながら、一緒になってやっていく。そんな一つのきっかけを作ったのがツール・ド・北海道だったといえます。

本場のツール・ド・フランスは、道路の両サイドを人が埋め尽くすほどの人気で、優勝者のスポンサーは株価の上昇など、経済面でも大きな波及効果があります。自転車レースの歴史などの違いがあるため、同じようにはいきませんが、雄大な自然を背景に、歯車の音を響かせ、走り過ぎる選手たちの姿は、秋の風物詩として、北海道に定着したといえるのではないのでしょうか。

また、ツール・ド・北海道のメニューの一つである市民レースは、市民が自転車で公道を思い切り走ることができるレースとして楽しみにしている人も多いといえます。

そういう意味では、日本でも数少ない自転車ステージレースが北海道に根付いたことは、北海道の資源を

生かす上で誇れることといえるのではないのでしょうか。

今年は道北・道央を舞台に

ステージレースの最高の栄誉は、何といても個人総合優勝（個人総合時間賞）。そのためには、チームが一丸となってエースに良い成績を出させることが最も重要な作戦です。ライバルのエースを疲労させるためにアタックをかけたり、チームの各メンバーが自分たちのエースへの風の盾となったり、アシストとサポートに徹したり、チームとチーム、チームと個人の駆け引きがステージレースの見どころです。「自転車レースは風との戦い。集団で走ってチームのエースを勝たせるために、ほかの選手が風の盾になる。大変なスピードでゴールしますから写真判定もしているのです」と(財)ツール・ド・北海道協会の牛島元嗣事務局長。

20回の記念大会となる今年は、9月13日（水）に旭川市の河川敷で2.5kmのプロローグ（タイムトライアル）を行い、翌14日（木）は第1ステージとして旭川市大雪アリーナ前から名寄市名寄駅前までの169km。第2ステージの15日（金）は、士別市役所から深川市総合運動公園までの185km。第3ステージの16日（土）は、東神楽町役場から三笠市総合運動公園までの170km。第4ステージの17日（日）は、美瑛市役所前から札幌のモエレ沼公園までの180km。そして最終日となる第5ステージの18日（月）は、初めて大通公園で30kmのクリテリウム（周回コース）が繰り広げられます。総走行距離はプロローグを除いて734km。11市18町1村を走り抜きます。

北海道の屋根といわれている大雪山系の雄大な自然に囲まれたコース、十勝岳など道北地域の峻険な山岳部を越える難易度の高いコース、そして初めて足を踏み入れる霧立国道（239号）、美瑛・富良野の美しい丘陵地から三笠へ抜ける風光明媚なコースと、それぞれのステージで特徴あるコースが設定されています。



20年の節目を迎えて、「当初の夢であった大通公園でゴールができることは本当にうれしい限りです。ただ、費用も手間もかかることは確かですから、もう一度、地域のイベントとして、地域活性化のために将来に何を伝えていくのかを振り返り、次代に備える必要があると思います。ある選手から、レース中は本当に楽しいのだと聞いたことがあります。力いっぱいペダルをこいで、道路を走る楽しさがあるのでしょうか。その楽しみは伝えていかなければならないことです。そして、それを提供できる地域の素晴らしさが北海道にあることも伝えていかなければいけません」と山本さん。

原油高の問題や環境への配慮などを考えると、「自転車というものを見直して、うまく活用することをもう一度社会全体で考え直していく議論が必要かもしれません。イベントだけでなく、そういったことをみんなに問いかけていく必要があるかもしれませんね」ともいいます。

とはいえ、なじみのなかったステージレースを初めて北海道で開催し、全国に情報を発信したこと、北海道の大地を十分に活用し、地域と一体となって進められてきたこと、そして、20年の継続という点では誇れるものがあるのではないのでしょうか。厳しい経済環境の中、今後に向けた見直しも重要ですが、これまでツール・ド・北海道が残してきた足跡を踏まえ、新しいステップに向けた前向きな議論が期待されます。